

第8回 都心～ウォーターフロント間における 連節バス等運行に関する協議会 議事録

日時 令和5年3月22日（水） 10時00分から12時00分

場所 KIITO3階 301会議室（委員の都合により一部Webでの会議を併用）

出席者 委員13名、オブザーバー6名（敬称略）

● 沿線団体

渡 辺 元 樹

森 本 真 弥（代理：福浪）

鈴 木 理 弘

渡 邊 真 二

● 国

田 中 康 嗣

● 学識経験者

小 谷 通 泰

宇都宮 浄 人

長 濱 伸 貴

松 中 亮 治

柏 木 千 春

● 庁内関係者

大 利 泰 文

飯 塚 教 雄

谷 幸 治

● オブザーバー

安 藤 義 治

立 溝 純 也（※ webでの参加）

鎌 田 康 彦

清 水 陽 （※ webでの参加）

大 槻 佳 彦

西 納 和 宏（※ webでの参加）

次 第

1. 開会

2. 議事

- (1) 前回の振り返り
- (2) 利用状況
- (3) 走行環境の改善
- (4) 利用促進
- (5) 令和5年度の取組

3. 閉会

1. 開会

2. 議事

(1) 前回の振り返り～(3) 走行環境の改善

(事務局)

資料説明

(委員)

資料 10 ページの代替案 1、代替案 2 を考えていただいたことについて、ありがとうございます。その上で、今年度につきましては、新神戸駅では予定通りポートループは入らないという運用だった。繁忙期対応ということで 12 ページにあります。警備員を配置いただいて、今年度は整理を頑張っていたというのをスタッフの方から聞いております。ありがとうございます。

利用状況の中で新神戸駅の乗り入れ部分につきまして、8 ページ 9 ページの写真を見ると、この後専門の先生方のご意見も参考にできればと思うのですが、私自身としましては困ったものだなというのが本音です。やはり観光のバスなので、本命のこの繁忙期には新神戸駅に入れたいという思いですね。ただ、この写真を見ると、確かに入ってしまったら地獄だなとも感じますし、どちらが正解なのか正直わからないなという思いです。代替案 1、2 も、都市局さんが言われるように、デメリットの部分を考えると確かに厳しいなと思いました。13 ページの新神戸駅の再整備で 2 階にバス専用ロータリーが欲しいとなった時に、果たしてどこまで改善されているのか。結局のところは、繁忙期に新神戸のロータリーに 1 階と 2 階に入り交じって入っている乗用車やバス、タクシーの数が減るわけではないので、この 1 階と 2 階で車種を整理したとしても、今度は新神戸駅に入る手前のところが大渋滞になるのかなという気がします。ちょうど新神戸の下の交差点あたりが渋滞となり、乗用車が 1 階のロータリーに入れられない状態で 2 階にバスが入れるのだろうか懸念しました。シティループもポートループも観光の要素を持っていますので、新神戸駅の再整備のタイミングで、その可能性はひたすら探りながら続けていただきたいという思いです。現状をよく把握させていただきまして、ありがとうございます。

あと 1 件は、最後にウォーターフロントビジョンということで、アリーナの話がありポートループがもっと利用されるだろうなというのは想像がつくのですが、我々も頑張っていきたいと思うのが、シティループ、ポートループ 2 つ合わせて 1 つのコンテンツという形で打ち出すということです。共通券が 700 円、2 日で 1000 円というのは非常に値打ちがありますが、まだまだ知られてないため、我々も頑張っって案内所等で営業をかけて周知していきたくて思っています。ポートループの沿線にあるコンテンツとシティループの沿線にあるコンテンツの両方をうまく打ち出すことで、どちらか一方だけ乗るではなくて、両方共通の 700 円のチケットを買うという形で、山の北の異人館から、力を入れて開発が進んでいる海

の方まで来ていただけるのではないかと考えています。このシティループ、ポートループの売り上げに貢献できるように、引き続き2つのバスを両方の乗れるチケットがあるということを知するプロモーションを頑張っていきたいと考えております。

(委員)

新神戸駅前の渋滞への対策については、テクニカルかつ目先の対処方法だけで終わっているなという印象です。例えば、定時性の確保ということでPTPSの話の前回はのですが、費用の問題もあって難しいとのことですが、実際どの程度費用がかかるのでしょうか。新しいGNSSについて、資料を見る限りではまだ研究中ということですが、実装するには2、3年あるいはもっとかかるのではないかと、その間機会利益を失ってしまうのではないのでしょうか。

また、再整備にあたって1階で自家用車を全て回すとなると、おそらく1階の入口で車が渋滞するのではないかと懸念しています。ポートループの趣旨は、渋滞をいかに回避するかということではなくて、事務局のご説明にもあった通り、これでまちの賑わいをもたらすということが大きな事業目的であります。神戸市の場合は、三宮の計画も含めて車に過度に依存せずに賑わいをもたらすという大きなビジョンがあるのであれば、そもそもこの新神戸駅にこんなに車を集めていていいだろうかという疑問があります。もう少し抜本的に考えた方がよいのではないかと考えています。

ここからは、荒唐無稽に聞こえるかもしれませんが、駐車場であれば駐車料金が発生するわけですが、たとえば外来の自家用車についてはロータリーに入る際に料金を加算するといったことも考えられます。そういうこと実施しているところはおそらく日本ではないのですが、それぐらい思い切ったことをしてもよいのではないかと考えます。渋滞を発生させている自家用車は、結局三宮の賑わいに寄与しないのではないかと考えています。以上でございます。

(委員)

お話があったとおり、新神戸駅の自家用車の乗り入れが激しいということであれば、単純に考えると、だからこそ公共交通を使ってもらわないといけないということですね。車1台で一人二人運ぶ代わりに、シティループやポートループを利用してもらおうという状態を作ることに真剣に取り組まないといけないのではないかと考えます。自家用車の進入禁止というのも一つの手立てであると考えています。これくらい大胆な対策をとらないと、自家用車が自由に出入り出来る環境であれば、新幹線の駅の出入り口近くまで入った方が便利だろうという発想で、結局自家用車が流れて入って、出入り口で渋滞が発生しこれに公共交通も巻き込まれるという状況になるのではないかと考えます。公共交通の専用レーンを新神戸駅からある程度離れたところから整備するのであれば、そういった懸念もないと思いますが、単に駅前広場だけを整備するのであれば、結局、今と大して状況が変わらないのではないかと

います。そうすると、新神戸駅にポートループは未来永劫たどり着けないということにもなりかねませんので、やはり真剣に取り組むべきであると思います。繁忙期に運行を休止します、という公共交通はほとんど聞いたことがありません。普通は逆に、繁忙期には臨時便を出しますよね。せっかく良いバスを走らせているのにもったいないと感じます。ですので、抜本的に大胆に自家用車の規制や料金設定等の策をとっていただきたいと考えております。

(委員)

先ほどの新神戸駅の案なのですが、姫路駅にだいぶ前に行ったときは、バスも乗用車もタクシーも一緒のところ多く回っていたと思うのですが、最近行った時には、乗用車は入れないように規制をされていた記憶があります。姫路駅で出来て新神戸駅で出来ないということはないと思いますので、それも踏まえて考えていただければと思います。

(委員)

新神戸の渋滞の話は根が深くて、ほとんど駐車場の中に入れず 30~40 分待っている車が非常に多く、繁忙期はもっと増えるというところがあるのと、生田川の手前の信号も非常にアクセスが悪いです。ですので、東側から来るときもフラワーロード側から来るときも、そこで混雑してしまうということになる。予算的に出来ないという理由も分からなくもないが、2030 年には神戸空港も国際化しますので、新神戸駅は京都駅にも博多駅にも姫路駅にも負けている状況ですので、その中で公共交通については何か動かないといけないということを感じています。公共交通を使って下さいというわりには、新神戸駅の雰囲気はそういう風には見えないです。そういうことも含めて、ハードの整備が難しいのであればサービスなどのソフト面についても考えないといけないと思います。

(委員)

令和 4 年は人が自由に動けなかった状況ではありますが、利用状況を拝見するとポートループのピークとシティループのピークで利用者数は大体同じくらいですね。これは単に事業を食い合っているのか、それともポートループとシティループでおのおの違う体験ができるのか、その点が非常に気になります。多分、両方を使っている人は今の段階ではそんなに多くないようなイメージなのですが、需要の推移については今後注視していくべきであると感じました。

(委員)

新神戸駅の渋滞の問題はなかなか難しい問題であると思います。繁忙期にお迎えに車で来られている方の多くは神戸市内にお住まいの方で、家族や友人が繁忙期に新幹線で帰省した

時に迎えに行くという状況だと思います。これだけ大都市圏の中で、新幹線の駅が山麓部のややこしいところに立地しているのは珍しいケースで、駅前に確保出来るスペースがないというのと、神戸市の方にとって車利用が便利で生活に根付いているという両方の側面があって、駅前のスペースを広げるか、もしくは神戸市の方が公共交通を使って迎えに行くようなライフスタイル促す取り組みを行わない限りは、なかなか解決しない問題であると思います。

(委員)

ウォーターフロントビジョンというものが発表されており、様々な施設の整備が進められようとしている。こうしたビジョンの中で公共交通の通行スペースというものを位置付けてもらいたいと思います。施設を整備するだけではなくて、ウォーターフロントを含めた都心エリア全体でどのように公共交通を使ってもらえるようにしていくのか検討してもらいたいと感じました。

(委員)

定時性の確保にむけて信用乗車を導入するという事で、これは従前から申し上げてきたことで、今回そういう方向性ができたということは良かったと思います。とはいえ、先ほどの説明だと、まだまだ調整が必要で、なかなかスケジュールが決まらないという話があったのですが、何が問題になっていて、いつになったらできるのかということをもう少しご説明いただけますでしょうか。

(委員)

新神戸駅に関しましては、委員の皆様おっしゃられるように、抜本的な対策をやっていかないといけないという部分もあるということで、検討はしているのですが、山麓部のちょっと特殊なところにあるということに加えて、地下には地下鉄の躯体や阪神高速の躯体とかもありまして、地表面とはいえ大きなものを作る抜本的なやり方というのは、なかなか難しいところもございます。

渋滞もロータリーの中だけではなくて周辺道路にも繁忙期になれば広がっていますので、ロータリーの中だけ流したとしても、周辺の交差点付近に負荷がかかってしまいます。エリア全体で考えた時に、どのように回した方がいいのかは、県警さんともお話をさせていただいております。

合わせて、ライフスタイルの変化という観点ですね。三宮都心部では、公共交通中心のまちづくりということも掲げていますので、車利用はなるべく減らせていけたらとは思っていますが、市域の方だと送迎等は車が便利なので、という方は現状多くいらっしゃいます。既存の駐車場は30分まで無料になっていますが、駐車場には、送迎のような短時間利用する

方だけじゃなくて、出張で新幹線を利用するような長時間利用する方もいらっしゃいます。そういう方は長時間になると割安になる隣のオリエンタルホテルの駐車場に止めていただくとか、いろんな方法での啓発を行って、駐車場を上手に使っていただくということも取り組んでいく必要があると思います。いずれにしても、渋滞の解消については、しっかり考えて行きたいと思っております。

その他としましては、PTPSやGNSSについてご指摘をいただきましたが、これらの目的は同じで、信号機にビーコン感知器を取り付けるのか、衛星で位置情報を発信するのかという点の違いです。具体的にコストを比較するような資料を今日持ち合わせておりませんが、更新費用等考えるとGNSSの方が圧倒的にコストを抑えられる計算になります。長い目で見るとGNSSの方が安くなるので、今後取り組むとすればGNSSと考えています。

それから、シティループとポートループの役割分担に関しましては、三ノ宮からトアロードの部分について申し上げますと、シティループとポートループで需要が重複しているところも見受けられるかなと認識しております。利用実績等を踏まえましても、年間数万人の方々三ノ宮からウォーターフロント間を利用されているとのことで、特徴を持った運行ができるよう路線の再編も検討していきたいと考えております。

(事務局)

信用乗車については、従前から検討しているところで、ポートループの今の機器ではハード的に対応出来ないため、ICカードシステムの全体のリプレースを予定しております、その中で対応するという事で進めております。スケジュールに関しては、現在調整している段階でございますので、具体的に決まり次第ご報告を出来ればと思っております。

(事務局)

ウォーターフロントビジョンにつきましては、簡単な説明にはなりますが、このあたりにつきましても歩いて楽しいまちづくり、ウォークブルなまちづくり考えております。ただ阪神高速の京橋ランプ付近など、車が集中するようなまちの構造になっておりますので、どうすれば車を減らせるかというところで、ウォーターフロント再開発課や都心三宮再整備課、道路計画課等の庁内関係部所で集まりながら色々協議をしているところです。その中で、車を減らすために、連節バスを始め公共交通を活用していきたいというようなところは記載しております。公共交通が使いやすくなるような整備についても関係課で検討していきたいと思っております。

(委員)

新神戸駅については、そもそもどんな自家用車が集まっていてどれだけの時間停まっているのか、例えば1時間ぐらい路上駐車しているのが渋滞の原因なのか、まずは実態調査を行

うべきで、連節バスを入れるかどうか以前の問題であると思います。新神戸駅の前の渋滞対策をどうするかについては、周辺の駐車場も活用して空間整備と駐車のマネジメントをいつまでにどうするのだということを市で調整していただきたい。ハード整備したところで、需要マネジメントをしないと抜本的な対策にはならないので、これは是非早急にやっていただきたい。公共交通をいかに優先するかという象徴的な場所でもあるので、総合的な取り組みをしていただく必要があるのではないかと。

(4) 利用促進 (5) 令和5年度取組

(事務局)

資料説明

(委員)

ウォーターフロントは観光客にとって魅力的なエリアで、そこと都心を結ぶ連節バスが運行されているのは非常に喜ばしいことです。インバウンド観光客や特に若者の観光客は、公共交通サービスで移動することを求めますし、その観点からも非常に期待を持っていて、アクセスが確保出来つつあるなと感じています。私自身、年に2、3回くらいインバウンドの観光客あるいは大学生を神戸でフィールドワークにご案内しています。その際に、新神戸駅かもしくは空港を利用することになります。公共交通を10～30人程度で貸し切るとするのは難しいわけですが、一番足枷になっているのが荷物の運搬の問題です。付帯サービスとして、別途主要ホテルへの荷物の運搬等が整備されれば、もっと公共交通が活用しやすくなると考えています。新神戸駅にも荷物預かりサービスが民間であるのですが、スーツケース5個までといった制限もあって、団体ではなかなか現実的に使えないと感じます。また、三ノ宮の駅周辺に最大60個預けられるところもあるんですが、30人程度の団体で利用できるか不安です。安心して新神戸駅からホテルに荷物を輸送出来るシステムがあれば、より若者やインバウンド観光客の公共交通利用促進に繋がっていくのではないかと思います。以上です。

(委員)

前半の利用状況の話も含めてですが、コロナ禍ではありましたが、地域様のご努力や改善もあって2年間運行できたということはすごいなと思っています。僕自身、神戸市内を全部車で回ってしまっていて、なかなかライフスタイルを変えられない人の一人なのですが、ポートループとすれ違うことがよくあります。この委員会で決めたデザインにはなるのですが、正直すごくカッコいいなと思うのですが、まちに溶け込み過ぎていて目立たないなと感じます。連節バスは意外とコンパクトで、ぱっと見では普通のバスとあまり変わらないくらいのボリュームに感じます。車と併走していても次の神戸らしさを表現した良いデザインだと思

いますが、それも踏まえて提案したいのが、バス停をまちのスポット、ターミナル化出来ないかということです。屋外オブジェもよいですが、コミュニティサイクルであるコベリンや休憩スポット、パークレット等の他部局の取り組みと結びつけたり、民間のパーキングやレンタカーがあるとより面白いと思います。このように交通拠点としての活用が必要であると思うのは、ポートループは新神戸と神戸を結ぶ快速バスとしての役割もありますが、乗降客数はまちのコンテンツによって変わると考えているためです。神戸港の方にアリーナも出来ますから、こういった場所を訪れる人が増えてくる可能性がある中で、そこからの派生がどこまで出来るかだと思います。つまり、乗ってきて帰るだけではなくて、次のエリアに行くという部分の強化をそろそろ始めるタイミングなんじゃないかと思います。バス停をステーション化して、例えばコベリンに乗って近隣のエリアに行くとか、そういった派生効果を生むネットワークですね。昨今ですと、キックボードやレンタルのLUUPとか、ビジネス面でも使われる傾向になってきたので、観光だけにとどまらず通勤通学みたいなシチュエーションも狙い目があるんじゃないかと思います。こういった取り組みを出来る範囲でリアリティのあるものから段階的に整備を進めていくのが重要だと思います。新神戸駅の件も同様で、いきなり大きな取り組みをするのは難しいでしょうから、出来る範囲の小さなMaasをやってみる。こまめに停まるシティループとは違って、ポートループのバス停はまちとつながる窓口であると言えます。ハード面の利用促進と合わせて、先ほど共通乗車券の話がありましたが、シティループとポートループとの連動や電子決済の導入等のソフト面の取り組み行っていたきたいと思います。

先ほどポートループのデザインの話をしたのですが、ステーションのデザインについてはもっと派手で分かりやすいほうがよいのではないかと思います。現在もポートループのサインは設置しているとのことでしたが、プレート等の看板で結構ですから、もう少しデザインにお金をかけて新規性を打ち出していくのも必要かと思います。海外の連節バスやLRTでは、オレンジとか分かりやすい色にして視認性を良くするというケースがありますが、神戸は神戸らしいもので、地元まつわるものでもよいですし、オブジェを置くのも一つの手だと思いますから、少し戦略的に目立たせる必要があるのではないかと思います。

(委員)

バス停の小さな交通拠点化、モビリティスポットとしてそこを起点に次の行動を引き起こすということで、面白い論点であると思います。

(委員)

ここ2年間見てきて、徐々に利用者が集まってきているなと思っています。いろいろな方にお声を聞く中で、まだ発展途上だとは思いますが、ポートループという名前を皆さんあまりご存じないと感じます。連節バスがあるということは知っているが、ポートループという名前も行き先も分からないという人が多いです。今も発展途上であると思うのです

が、27ページのポートループの道案内や工作物を作っていた際に、ポートループ乗り場という言葉だけでは、何のことか分からない方も多いと思うので、連節バスと分かるように絵とセットで展開していただきたいですね。

(委員)

私は普段ハーバーランドにいまして、シティループはもともと走っていてバス停に多くの人が待っているのも見るのですが、その前をポートループが逆方向に通り過ぎて行く姿を見ます。そこで待っている人の中には、実際にポートループを見て乗りたいと思う人もいるのではないかと思います。ポートループに乗ろうとすると遙か離れたところにハーバーランドの乗り場があるという状態です。実際に整備出来るかは分かりませんが、シティループもポートループも乗りたいなと思った方に乗れるような仕掛けが出来たらと思います。

(委員)

思いつきの話になりますが、先日、家内が企画して京都旅行に行ったのですが、京都駅から何番のバスに乗って平安神宮に行って、次に何番に乗って哲学の道に行ってというようなモデルケース示していて、これを神戸でも出来ないかなと思いました。例えば、新神戸駅で降りて、ポートループでatoaに行って、食事はどこでとって、という形でモデルケースみたいなものがあれば、観光客はすごく助かるのではないかなと思います。Umie、ハーバーランドから北野に行くにはどうすればよいのか、見当がつかない部分もあると思うので、市のホームページで示されれば、観光客にはすごくありがたいと思います。

(事務局)

まず、上屋につきましてはMC ドウコーさんがやってらっしゃるような一般的な上屋にしたいと思っておりますので、オブジェ等でPRできる形にしたいと思っております。ターミナル化の話については、皆さまがおっしゃいましたように、コベリンとの連携や電動キックボードも今後サービスを開始いたしますので、連携を図って行きたいと思っております。コベリンにつきましては、これまでもバス停と連携を図っていく形をとっていたのですが、一部を除き、ポートループが走っているエリア内にコベリンのポートがあり、結局コベリンで行ける場所はポートループでも行けるということになってしまいます。

ハーバーランドのバス停につきましては、神戸駅の乗り入れと合わせて検討出来ないか考えていまして、ハーバーランドから三ノ宮に向かわれる際にバス停までのアクセスが悪く、サービスとして良くないなと感じていて、シティループの近くにバス停を配置できないかと考えているところです。

モデルルートの件につきましては、今日はお持ちしていませんがパンフレットにルートを記載させていただいておりますし、運行開始したときに「るるぶ」にもモデルルートのよう

な形で載せさせていただいておりました。今年度版には載せていただいてないので、広報を今後しっかり行っていきたいなと思います。

(事務局)

荷物の話は確かにご指摘の通りで、我々でサービスを行うのは限界があるので、そういう荷物を取り扱う事業者とどういう形で連携するかということは今後検討していきたいと考えています。我々がシティループを引き継ぎさせていただいた際に、三ノ宮に弊社のタクシー待合所がありまして、荷物預かりも一部させていただいたのですが、どうしても数が少ないという問題がありましたので、我々だけでどこまで出来るかは分かりませんが、他の事業者とも連携しながら荷物サービスもなんとか取り組みたいと思います。

それからモデルルートについては、すぐにでも出来ると思いますので是非ともやりたいと思います。バス停のモビリティスポット化も引き続き検討していきたいと思っています。ちょうど今ポートタワーの工事をしています、それに伴ってバス停もリニューアルしてポートタワーにより近くなります。そういう中で、モビリティスポット化の検討も以前からありますので、実現して人が集まる場所を作っていきたいなと思っています。

(事務局)

少し補足をさせていただきます。先ほどバス停をモビリティスポットにしていくということで、これまでの協議会でも議論のある本当に大事な観点かと思っています。ポートループからの回遊性やウォーターフロントを回るためのツールの拠点として、バス停というのはすごく大事だと思っています。

バス停の上屋につきましては、トータルデザインという考え方で、車両に合わせたデザインを基本としたいと考えております。一方で、分かりやすく目立たせて、まちの入り口にするということについては、先ほどお話しがありましたオブジェを作るのであれば、市が作るのではなく、その地域の皆さんに参加していただいて、どういうコンセプトで、どういうデザインにするのかということと一緒に考えていただきたいと考えております。

それから、LUUPも神戸に進出することが決まっております。最初は少ないポート数でスタートしますが、ソフト面の方をサポートするという動きもございますので、それをうまくポートループに連携させたいと考えています。例えば、先ほど簡単な Mass から始めてはどうかというご指摘がございましたが、新しいアプリを作るというのも一つの手段であると思うのですが、それよりも今あるポートループのチケットにそういったものを組み込む等を引き続き検討して参りたいと思っています。

(委員)

観光コースのモデル化は非常に有益だと思います。誰に対してどのようなモデルコースが的確なのか、ということが分かるように提案した方がいいと思います。どこで提案するかという提案する場所が重要です。いろんなところで各施設の方で、ホームページで案内するというようなことも考えられますが、ホームページは今の時代ほとんど見られていないというのが現状で、SNS からホームページに移動するというケースが、インバウンドも、それから若い人たちも圧倒的に多いですね。SNS からモデルコースをそれぞれ発信するようにした方がいいと思います。幸いにも神戸観光局さんの Instagram をはじめ、SNS で非常にフォロワー数が多くて観光業界からも注目されていますので、神戸観光局さんとのタイアップでやっていくということは、非常に重要かと思います。

また、バス停の話がありましたけれども、バス停に QR コードなどを付けてそこから、周辺にこんな面白いところがあるよとか、バス停の QR コードから QR コードを結んでいながら、次はどんなところが見られるだろうというふうに、スマートフォンだけでまちを観光できるようにしていくという情報発信のあり方ということも検討してはどうかと思います。

(委員)

利用促進のところで、実は前半の話に関係する話なのですが、ポートループを新神戸駅に入れることや新たなサービスを考える上で基本となるのが、路線とダイヤです。路線については、前回の新神戸駅に続いて、今回神戸駅にも乗り入れを検討されているということで、ますますネットワークが拡大するということなのかなと思っております。一方で、いろんなスポットを結んでしまうと回り道をしてしまうということも考えられますので、できるだけ必要なところをシンプルに回るようにすることも考えながら取り組んでいただけたらと思います。

それから、新神戸駅延伸に伴ってパターン化されていたダイヤが少し分かりにくくなっています。ルート変更になりますので、またこの機会を有効に活用いただいて、ダイヤのパターン化を実現していただきたいです。パターンダイヤは非常に便利なものでもありますし、例えば、9時から夜の8時まで00分、20分、40分と、それだけの情報を書きおけば、全ての時刻表を書かなくても伝わるわけですね。検討事項は色々あるのかもしれませんが、是非今一度ダイヤの完全パターン化を目指していただきたいと思います。

それからもう一点、信用乗車についてです。こちら予算がついて、次年度から実施されるとのことなのですが、これも日本では非常に珍しく、他にほとんどありません。おそらくこれは、カード等の2回タッチで乗車するということになるのだと思いますが、タッチ時にトラブルがあった場合どう対応するのかという点を検討していただきたいと思います。それから、乗り方、降り方についてのアナウンスも重要ですね。ほとんど事例のないような方法ですから、最初に利用される方はやはり戸惑いがあるのではないかと思いますので、車内でもアナウンスをしていただければと思います。

(委員)

先ほどからバス停のモビリティハブ化について議論されていて、私も非常に重要だと思っていますが、ポートループあるいは将来の街路計画の重要な点は、単に移動するだけではなく、まちの空間再編につなげることでありたいと思っています。こういった観点で、バス停を拠点とするのは有益だろうと思いますが、単にバス停が綺麗に整備されるだけでなく、道側をどのように工夫するかが重要だろうと思います。広い歩道があるのであれば、カフェを出すなどの内側の活用を図るなどして、あくまでまちづくり、空間づくりのビジョンを意識していただきたいと思っています。

それから先ほどもおっしゃっていましたように、やはりバスは遅れてはいけません。将来取り組むLRTのことも考えますと、ポートループ専用のレーンを本気で検討し始めていただきたいと思っています。そもそも他の車と混じっていると、遅れてしまって使い勝手が悪いなどいろんな問題が起こりかねないです。これがLRTであれば、強制的に車を排除出来るということになるわけです。警察との調整が大変だろうと思います。大変だからこそ、むしろそれをこのポートループを使って早めに検討していくべきではないかと思っています。現行の計画にはそういった趣旨は入っていませんが、道路空間の再編についても来年度の計画には入れていただきたいなと思っています。

それから、さきほど新神戸駅へ入る自家用車から料金を取ったかどうかという提案をして驚かれた方もいたかもしれませんが、お金で人間を誘導するというのが合理的な結果を生むと考えています。例えば、わたしはライフスタイルを変えない、変えたくないという人もいると思うんですね。一方で、ライフスタイルを変えてもいいけど面倒だからとりあえず今は車で行こうかという人もいるわけで、人それぞれ支払いの意思や価値観が異なるわけですね。限られた資源をいかに社会に配分していくかというツールが、金銭的なものであるわけです。そういう料金を設定することで、ここまで払うんだったらやめようという人もいれば、いや荷物が重いからどうしても車が必要で、この程度であれば払う方がいいよという人に分けられるでしょう。経済学の言葉で選好というのですが、人々のこの気持ちに見合った形で、社会に限られた資源を配分するというのは、それは決して荒唐無稽な話ではない。本当に皆さん合理的に考えるのであれば、そういった施策を神戸から発信していくというのは、私は意味があると思います。交通計画といっても、人々を誘導するのは簡単ではないわけで、公共交通だけでなく駐車場等も合わせて価格政策やプライシングを考えていくのは変な話ではないと考えています。

(委員)

バス路線になりますので、利用者数を一定程度維持するのは必要なことだと思います。資料の22ページのポートループを知ったきっかけを見ると、沿線施設のホームページで見たためという回答が多いわけですが、ホームページやSNSをいくつか拝見したところ、駅から徒歩で案内されているルートしか載っていなかったりとか、車で来る人向けに駐車場の案

内に乗っていたり、三ノ宮から行ける全ての施設がポートループについて案内するような形にさせていただけるよう働きかければ、ホームページを見てポートループをより知っていただけのではないかと思います。

(委員)

ポートループも3年目に入って、運行開始当初から比べるとルートもかなり複雑になってきました。渋滞を避けるためということでこうなっているのだと思いますが、2号線に何度も出入りするのが一つのネックであります。ウォーターフロント全体を見たときに、本当にLRTを通すならこのようなルートになることはあり得ないわけで、ウォーターフロントの整備と合わせて、公共交通専用の通路を整備するくらいのことをしないと、ルートを整理出来ないと思います。ルートがこれだけ複雑になってきていることについては、経済的な施策も含めて色んな施策をパッケージにして一体として取り組まないと、なかなか解決出来ない問題であると思います。事業者の努力だけではどうしようもない部分もありますので、行政も施策をしっかりと行わないと、いずれ公共交通が追いやられてしまうのではないかと懸念しています。

これまでの委員の皆さんのご意見を踏まえて、事務局はいかがお考えでしょうか。コメントをお願いいたします。

(事務局)

路線につきましては、おっしゃる通り、大変複雑なルートになってきているところもございます。また、今後ウォーターフロントの開発や海岸線の護岸工事等もござります。期間限定でルートを変えるケースも出てくるのではないかなと考えております。まだ具体的には決まっていないのですが、色々ご相談させていただきながら、なるべく分かりやすいルートにしたいと考えております。

プライシングの話ですが、新神戸駅につきましては、駅前の駐車場と周辺の駐車場は、まさに料金でなんとかできないかというようなことも考えてはございまして、色々相談をさせてもらっているというところです。また、ウォーターフロントの交通につきましても、歩けるまち、歩行者にやさしいまちを実現していくためにも、車を置いてもらう駐車場は必要じゃないか、都心部のフリンジパーキングみたいなものも必要なんじゃないかと考えていまして、事務局でそのようなことも検討しております。

ポートループにつきましても、本日の資料には載せませんでした。パークアンドライドのようなかたちで、車を駐車場に停めていただいてバスを利用していただくということを、是非やっていきたいと考えております。道路空間の再編につきましても、今すぐというわけにはいきませんが、関係部署と相談しながら今後検討していきたいと考えております。

(事務局)

ポートループをこの2年間運行してきまして、新型コロナに関する規制緩和によって沿線の賑わいも増えてきている印象がございます。そういった段階だからこそ、我々としても今後シティループとポートループをいかに利用していただけるかということ協力を、検討していきたいと考えております。この2年間の運行で、アンケート調査を進めていただいた中で、お客様の流れ等の実態が見えてきたところもでございます。先ほどからご指摘をいただいていますように、ルートが複雑になっていることに関しましては、お客様が求められている需要に合わせてシンプルかつ速達性のあるルートにすることで利用に繋がると考えておりますので、神戸市街地やウォーターフロントの再開発に合わせて引き続き路線の見直しを進めたいと思います。

(委員)

先ほど将来的な目標としてバスの専用レーンや優先レーンのことをおっしゃっていたかと思うのですが、神戸市の方とも連携しながら、三ノ宮の再開発の関係でも今後の検討課題としていきたいと思っております。あと渋滞対策の関係ですが、すぐにできるということはないかなかなか難しいかもしれないですが、今まで従来あったPTPSの車両監視機を使ったデータ収集、それに伴う交通制御から、今現在は今回紹介させていただいた衛星システムを使った交通制御とか、あと令和5年度に警察庁と兵庫県警と合同で取り組む渋滞対策の一つが、民間のフロー情報から渋滞条件を感知して、信号を流してみようという調査研究を神戸市内の大体10か所の交差点内で実施することを検討しております。また、そういう新技術も導入しながら、これまでのように既存の機械に頼らない持続可能な渋滞対策というのもこれからは重要になってくると思っておりますので、一朝一夕にはできないと思うのですが、そういった形も検討していきたいと思っております。先ほど新神戸駅の渋滞対策の話がありましたが、ウォーターフロントの再開発も盛んになって、2025年度には1万人規模の大きなアリーナ施設ができるということで、その中でまた同じような問題が南の方でも出てくるんじゃないかと、今話を聞いて考えておりました。

(事務局)

審議会委員の皆様、お忙しい中貴重なご意見をありがとうございました。新神戸駅につきましては、我々も喫緊の課題だと思っております、なんとか渋滞を今より改善できないかということを考えていますので、また色々ご相談させていただきたいと思っております。次回の開催につきましては、追ってご連絡させていただきますので、委員の皆様、またよろしく願います。それでは、本日はこれを持ちまして会議を閉会いたします。どうもありがとうございました。

以上